

**Prezes Izby***Marita Szustak***Wiceprezesi Izby***Przemysław Korwiel**Piotr Macioszek**Wiesław Nowak***Członkowie Zarządu***Wojciech Jurkiewicz**Ryszard Leszczyński**Henryk Pińkowski*

Warszawa, 26 października 2020 r.

**Izba Gospodarcza Transportu Lądowego****IGTL/2/1/19/MG/2020****Pan****Andrzej Adamczyk****Minister Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo DTK-4.0210.5.2019.WN.10 z 9 października br. przekazujące do konsultacji publicznych projekt ustawy o czasie pracy maszynistów poniżej przedstawiam stanowisko Izby Gospodarczej Transportu Lądowego (IGTL).

IGTL negatywnie opiniuje proponowany projekt ustawy. Zwracamy uwagę, że założenia do projektu były już przedmiotem konsultacji publicznych w połowie 2018 roku i również wówczas (pismem IGTL/2/1/5/MG/2018 z 13 lipca 2018 r.) przedstawiliśmy szereg merytorycznych zastrzeżeń do proponowanych rozwiązań, które niestety nie zostały wzięte pod uwagę przy formułowaniu obecnie konsultowanej wersji projektu ustawy.

Jeżeli przyjąć, że wprowadzenie uregulowań w zakresie objętym projektem ustawy jest konieczne, należy zadbać, aby nowe przepisy nie pogarszały stanu obecnego, a w zgodnej opinii firm członkowskich IGTL mamy do czynienia z właśnie taką sytuacją. Wdrożenie ustawy w proponowanym kształcie wpłynie negatywnie nie tylko na konkurencyjność transportu kolejowego, ale w wielu przypadkach będzie niekorzystne dla samych pracowników. Ponadto moment, w którym przedkładany jest projekt, jest skrajnie niefortunny, ponieważ w chwili obecnej cały sektor zмага się ze skutkami kryzysu wywołanego pandemią COVID19, a wprowadzanie rozwiązań ograniczających elastyczność pracy maszynistów, przy ich już istniejącym deficycie, wyłącznie pogłębi problemy i nie przyniesie żadnych pozytywnych efektów.

Wobec obserwowanego obecnie deficytu maszynistów określanego na około 10% w odniesieniu do ogólnej liczby maszynistów w Polsce oraz nieracjonalnie długiego procesu szkolenia kandydatów do zawodu, a także nadmiernie restrykcyjnych wymagań zdrowotnych

(patrz Raport końcowy w ramach projektu „Innowacyjny i efektywny system szkolenia maszynistów i rozwoju zawodowego”), uchwalenie ustawy spowoduje dalszy spadek przewozów kolejowych i na okres co najmniej trzech lat (czas szkolenia nowych maszynistów) uniemożliwi ich rozwój. Wprowadzenie pojęcia stacji macierzystej i doliczanie do czasu pracy czasu dojazdu do miejsca wykonywania pracy spowoduje wzrost zapotrzebowania na maszynistów szacowany na ponad 10%. Ustawa wpłynie także na poprawę konkurencyjności przewoźników z sąsiednich państw wykonujących interoperacyjne przewozy transgraniczne z wjazdem na terytorium Polski.

W pierwszej kolejności wskazujemy generalne uwagi do koncepcji i samego tekstu legislacyjnego, a następnie sformułowane są uwagi i propozycje szczegółowe.

1. Projekt ustawy zawiera szereg luk w obszarze definicji i odniesienia do innych przepisów, a także jest w niektórych aspektach wewnętrznie sprzeczny oraz nie jest spójny z innymi uruchomionymi działaniami dotyczącymi nadzoru nad zawodem maszynisty (patrz uwagi szczegółowe). Konieczna jest w tym zakresie pogłębiona analiza i dopracowanie propozycji z udziałem pracodawców (w tym prywatnych), reprezentacji pracowników oraz UTK.

2. Uzasadnienie i OSR projektu zawiera dane z lat 2013, czy 2016, co jest niewłaściwe z punktu widzenia faktycznej potrzeby regulacji ustawowej ze względu na upływ czasu i zmiany na rynku oraz w przepisach. Co więcej OSR wskazuje wprost: „*Porównanie wyników badania z roku 2016 do przeprowadzonego w roku 2013 wskazuje na poprawę w zakresie korzystania przez maszynistów z odpoczynków dobowych między zakończeniem pracy w jednym zakładzie, a rozpoczęciem pracy w innym podmiocie (bez względu na formę prawną zatrudnienia).*” i de facto poddaje w wątpliwość uzasadnienie wprowadzania jakiegokolwiek regulacji ustawowej w tym zakresie.

3. Uzasadnienie wskazuje, że głównym celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa, ale nie jest wskazane, w jaki sposób wprowadzenie np. stacji macierzystej lub zróżnicowanie zasad dotyczących czasu pracy pomiędzy pracowników pracujących na podstawie umów o pracę lub umów cywilno-prawnych miałyby służyć temu celowi. Wszystkie firmy członkowskie, które przekazywały swoje stanowisko do IGTL w ramach wewnętrznych konsultacji wskazywały, że w ich opinii wprowadzenie przedmiotowych regulacji w proponowanym kształcie nie poprawi bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, a w wielu przypadkach może wpłynąć na nie negatywnie.

4. Projekt jest oderwany od realiów zliberalizowanego rynku przewozów (w szczególności towarowych) i w sposób nieuzasadniony forsuje rozwiązania układu zbiorowego jednej ze spółek, podczas gdy w innych podmiotach z powodzeniem stosowane są inne rozwiązania dotyczące zapewnienia pracownikom odpoczynku, noclegów, dowozu do miejsca pracy, itd. Jest to podejście skrajnie nieefektywne i podniesie koszty funkcjonowania przewozów kolejowych, obniżając ich konkurencyjność wobec transportu drogowego.

5. OSR wskazuje neutralność finansową projektu, co jest niezgodne z prawdą zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i sektora publicznego. Przewoźnicy poniosą koszty dostosowania posiadanych systemów IT w zakresie ewidencji, rejestracji i rozliczania czasu pracy. W wielu przypadkach konieczne będzie stworzenie nowych stanowisk pracy do nadzoru i zgłoszeń w ramach nowego systemu. Ponadto powstanie konieczność pozyskania i przystosowania pomieszczeń dla maszynistów w stacjach macierzystych. Powstaną też ogromne koszty nieefektywności w organizacji pracy maszynistów i zwiększonego bezzasadnie zatrudnienia. W administracji publicznej powstaną koszty wynikające z konieczności wdrożenia rozwiązań IT, ich utrzymania i obsługi, dodatkowych obowiązków w zakresie nadzoru itd.

6. Jednym z najistotniejszych mankamentów projektu ustawy jest wprowadzenie „stacji macierzystej”, która stanowi punkt odniesienia do większości proponowanych uregulowań. Definicja stacji macierzystej oraz rozwiązania bezwzględnie wiążące z nią czas pracy maszynisty zupełnie nie przystają do charakteru pracy w transporcie kolejowym i nie uwzględniają innych możliwości zapewnienia przez pracodawcę podniesienia komfortu pracy i wypoczynku poprzez zapewnienie transportu, noclegu/wypoczynku poza miejscem zamieszkania. Rozwiązanie to nie przystaje do realiów transportu towarowego cechującego się dużą nieregularnością, sezonowością i niestabilnością szczególnie w sytuacji dużej ilości prac inwestycyjnych i modernizacyjnych na sieci PKP PLK. Niezrozumiałe jest że wyłącza się z obowiązku wyznaczenia stacji macierzystej przewozy aglomeracyjne nie ma wyjaśnienia przyczyn ani w uzasadnieniu ani w OSR.

Ponownie zwracamy uwagę na brak uzasadnienia ujmowania stacji macierzystej, jako obligatoryjnego elementu umowy o pracę. Charakter pracy maszynistów wymaga ciągłego przemieszczania się i tym samym – zgodnie z orzecnictwem SN – uzasadnionym jest wpisywanie, jako miejsca pracy dla tych osób, określonego terytorium (województwo, kilka województw a nawet terytorium całego kraju). Dodatkowo, należy wskazać, że maszynista, jest zawodem zaliczanym do tzw. pracowników mobilnych. Oznacza to między innymi, że miejsce świadczenia pracy powinno być określone jako rzeczywisty teren, po którym porusza się maszynista (analogicznie do miejsca świadczenia pracy kierowców (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19.11.2008 r. (sygn. akt II PZP 8/08), z której wynika, iż „miejsce świadczenia pracy pracownika mobilnego oznaczające pewien obszar jego aktywności zawodowej musi odzwierciedlać rzeczywisty stan rzeczy, ma zatem być to obszar, w którym pracownicy mobilni będą na stałe zobowiązani do przemieszczania się”). W przypadku pracy maszynistów, tak jak ma to miejsce w zakresie świadczenia pracy przez kierowców, miejsce wykonywania pracy powinno obejmować pewien obszar geograficzny, a nie stały punkt w zależności od stanu rzeczywistego.

Zwracamy także uwagę na termin wejścia w życie ustawy, który naszym zdaniem powinien być określony na 1 stycznia 2024 roku, ponieważ ustawa ma wpływ na zasady rozliczania czasu pracy i normy czasu pracy. Tak daleko idące zmiany powinny być wprowadzane

z odpowiednim *vacatio legis* i rozpoczynać obowiązywanie z początkiem danego roku. Uważamy zatem, że bez względu na przyjęte rozwiązania, w sytuacji gdy w grę wchodzi konieczność opracowania i wdrożenia systemów IT i systemów centralnej ewidencji należy założyć co najmniej dwuletni okres na wdrożenie zmian.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego jako organizacja zrzeszająca 75 firm działających w branży kolejowej, które w zdecydowanej większości zostaną dotknięte projektowaną regulacją, stwierdza że w przypadku tak daleko idących zmian systemowych konieczne jest zadbanie o jak najwyższą jakość analiz towarzyszących projektowi oraz o transparentność procesu i możliwość udziału podmiotów zainteresowanych. Zarówno jakość OSR i uzasadnienia, w tym ich zgodność z treścią projektu, logika interwencji, jak i przejrzystość intencji projektodawców budzi w opinii naszych firm członkowskich bardzo wiele zastrzeżeń.

W uwagach szczegółowych wskazujemy na szereg problemów wynikających z wprowadzenia stacji macierzystej w proponowanym kształcie. Kwestie te mogą być rozwiązane na szereg różnych sposobów, co zostało wskazane przez firmy członkowskie IGTL. Poszczególne rozwiązania różnią się istotnie i konieczna jest szeroka dyskusja w celu wyboru najlepszych opcji, dostosowanych do rodzaju prowadzonej działalności. W opinii Izby Gospodarczej Transportu Lądowego nieodzowne jest zorganizowanie konferencji uzgodnieniowej, podczas której określono by wszystkie obszary objęte projektem, które wymagają dalszej analizy i wypracowania kompromisowych rozwiązań. Postulujemy, aby w kolejnym kroku została powołana przy Ministerstwie Infrastruktury specjalna grupa robocza z udziałem jak największej reprezentacji pracowników, pracodawców, a także Urzędu Transportu Kolejowego, której zadaniem byłoby kompleksowe opracowanie nowego projektu ustawy. Tego typu podejście jest z powodzeniem stosowane w ramach Forum Inwestycyjnego i przynosi bardzo realne korzyści.

Łączę wyrazy szacunku

